

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
8. Januar 2004 (08.01.2004)

PCT

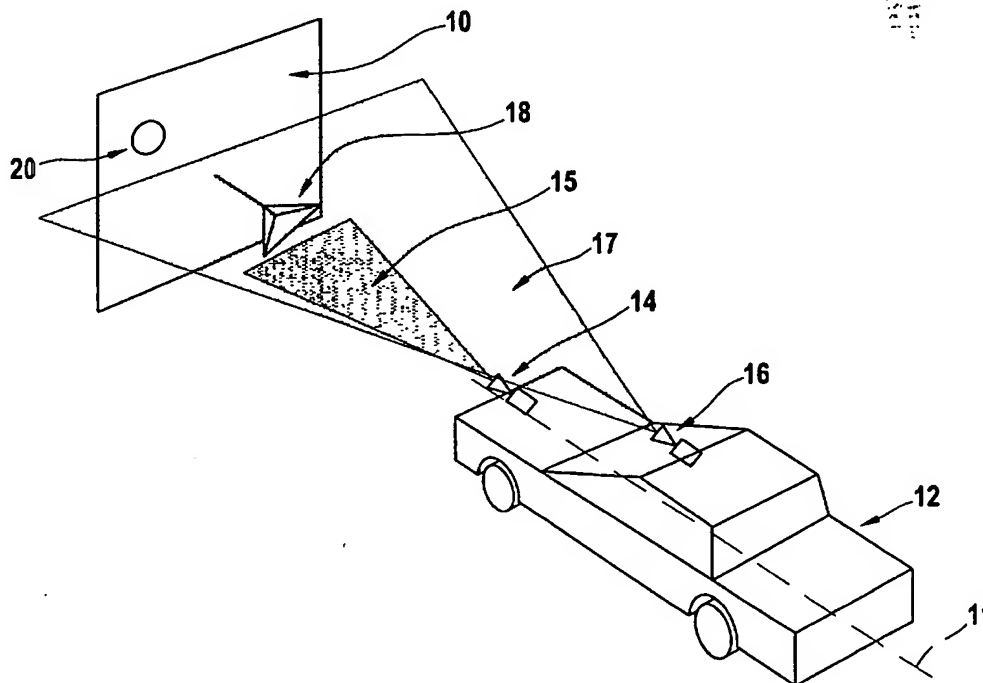
(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2004/003586 A1

- (51) Internationale Patentklassifikation⁷: G01S 7/40, 7/497, 7/52
- (21) Internationales Aktenzeichen: PCT/DE2003/001111
- (22) Internationales Anmeldedatum:
4. April 2003 (04.04.2003)
- (25) Einreichungssprache: Deutsch
- (26) Veröffentlichungssprache: Deutsch
- (30) Angaben zur Priorität:
102 29 334.1 29. Juni 2002 (29.06.2002) DE
- (71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von
US): ROBERT BOSCH GMBH [DE/DE]; Postfach 30 02
20, 70442 Stuttgart (DE).
- (72) Erfinder; und
(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): FOCKE, Thomas
[DE/DE]; Krugstrasse 21, 31180 Ahrbergen (DE).
NIEHSEN, Wolfgang [DE/DE]; Am Schoeneberg 18,
31162 Bad Salzdetfurth (DE). MUSTAKLEM, Jerjes
[DE/DE]; Braunschweiger Strasse 2, 31134 Hildesheim
(DE). SUHLING, Frank [DE/DE]; Fischerhof 14, 30449
Hannover (DE). MUELLER, Mario [DE/DE]; Moder-
sohnweg 5, 30173 Hannover (DE).
- (81) Bestimmungsstaat (national): US.
- (84) Bestimmungsstaaten (regional): europäisches Patent (AT,
BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR,
HU, IE, IT, LU, MC, NL, PT, RO, SE, SI, SK, TR).
- Veröffentlicht:
— mit internationalem Recherchenbericht

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: METHOD AND DEVICE FOR CALIBRATING SENSORS IN A MOTOR VEHICLE

(54) Bezeichnung: VERFAHREN UND VORRICHTUNG ZUR KALIBRIERUNG VON SENSOREN IM KRAFTFAHRZEUG



(57) Abstract: The invention relates to a method and a device for calibrating at least two different types of sensors (14, 16). Preferably, said sensors (14, 16) are located in or on a motor vehicle (12). According to the invention, the at least two sensors (14, 16) can be calibrated in one working step by using a calibrating object (10) containing reference elements (18, 20) for determining calibration data for the at least two sensors (14, 16).

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

WO 2004/003586 A1



Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

(57) Zusammenfassung: Es werden ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Kalibrierung von wenigstens zwei Sensoren (14, 16) vorgeschlagen, wobei die Sensoren (14, 16) von unterschiedlichem Sensortyp sind. Vorzugsweise befinden sich diese Sensoren (14, 16) in oder an einem Kraftfahrzeug (12). Durch Verwendung eines Kalibrierobjektes (10), das Bezugsmerkmale (18, 20) zur Ermittlung von Kalibrierdaten für die wenigstens zwei Sensoren (14, 16) enthält, wird die Kalibrierung der wenigstens zwei Sensoren (14, 16) in einem Arbeitsschritt ermöglicht.

Verfahren und Vorrichtung zur Kalibrierung von Sensoren im Kraftfahrzeug

Stand der Technik

In Kraftfahrzeugen ist an den Einsatz einer Vielzahl an Sensoren zur Erfassung des Fahrzeugumfeldes gedacht. Dabei ist vorzugsweise der Einsatz von Bildsensordsystemen, Infrarotsensoren, Ultraschallsensoren und Radarsensoren geplant. Beispielsweise werden Radarsensoren zur Erfassung des Fahrzeugumfeldes in Fahrtrichtung verwendet. Damit ist eine Geschwindigkeitsregelung des Kraftfahrzeugs möglich, bei der die Fahrgeschwindigkeit an langsamer fahrende Fahrzeuge angepasst wird, wenn diese vom Radarsensor im Kursbereich des Kraftfahrzeugs erfasst werden.

Für eine einwandfreie Funktion der Sensoren ist deren Ausrichtung in bezug auf das Kraftfahrzeug und das Fahrzeugumfeld notwendig. Die Sensoren werden dazu nach dem Einbau in das Kraftfahrzeug in einer laborähnlichen Umgebung kalibriert. Beispielsweise ist aus der deutschen Patentschrift DE 197 07 590 C2 ein Verfahren zur Ausrichtung der Strahlcharakteristik eines Radarsensors bekannt. Zur Kalibrierung wird ein Kalibrierobjekt verwendet, das Bezugmerkmale zur Ermittlung der Kalibrierdaten aufweist. Hinweise auf die Kalibrierung weiterer Sensoren fehlen hier.

Vorteile der Erfindung

Das nachfolgend beschriebene Verfahren hat den Vorteil, dass durch die Verwendung eines gemeinsamen Kalibrierobjektes für verschiedene Sensortypen die Sensoren an einem Koordinatensystem ausgerichtet werden. Damit können die Daten der so kalibrierten Sensoren

gemeinsam verwendet werden, ohne dass es zu Abweichungen der Messungen kommt. Insbesondere ist dies bei Verwendung eines Radarsensors und eines Bildsensorsystems vorteilhaft. Beispielsweise können die Daten, die ein Radarsensor über ein vorausfahrendes Kraftfahrzeug ermittelt, mit den Daten des Bildsensorsystems kombiniert werden, das dasselbe Fahrzeug als Bildobjekt identifiziert hat. Dies kann zur redundanten, fehlerreduzierenden Auswertung der Daten der beiden Sensoren benutzt werden.

In vorteilhafter Weise verringert sich durch das vorgeschlagene Verfahren und die Vorrichtung der Zeit- und Arbeitsaufwand zur Kalibrierung von Sensoren, die sich beispielsweise in einem Kraftfahrzeug befinden. Vorzugsweise kann während der Produktion oder bei einem Werkstattaufenthalt eines Kraftfahrzeuges nach der Montage eines Radarsensors und eines Bildsensorsystems die Kalibrierung in einem Arbeitsschritt durchgeführt werden. Durch Verwendung eines einzigen Kalibrierobjektes kann in vorteilhafter Weise die Bestimmung der Kalibrierdaten der beiden Sensoren zeitgleich erfolgen, d.h. die Ermittlung der Kalibrierdaten erfolgt in engem zeitlichen Zusammenhang in einem Arbeitsschritt. Dies führt zu einer Verminderung des Zeitaufwandes bei der Kalibrierung von Sensoren bei der Produktion oder der Reparatur eines Kraftfahrzeuges. Damit ist eine Verminderung der Produktions- oder Reparaturkosten verbunden.

In vorteilhafter Weise werden die Kalibrierdaten vorzugsweise durch nachfolgende Systeme weiterverwendet. Die Kalibrierdaten können gespeichert und/oder ausgewertet und/oder angezeigt und/oder übertragen und/oder weiterverarbeitet werden. Weiterhin können die Sensoren die Kalibrierdaten in vorteilhafter Weise selbst weiterverwenden. Beispielsweise können bei einem Radarsensor die Kalibrierdaten zur Korrektur der Abweichung der Sensorachse gegenüber der Richtung der Fahrzeuglängsachse eingesetzt werden. Bei einem Bildsensorsystem können die Kalibrierdaten zur automatischen Korrektur der Bilddaten verwendet werden. Als Kalibrierdaten werden dabei die extrinsischen Parameter, vorzugsweise die geometrische Einbauposition und/oder die Richtung der Sensorachse, und/oder intrinsische Parameter, vorzugsweise der Kamerahauptpunkt und/oder die Kamerakonstante und/oder die Verzeichnung, ermittelt.

In besonders vorteilhafter Weise kann zur Kalibrierung eines Sensors wenigstens ein weiterer Sensor als Referenz verwendet werden. Die Kalibrierdaten des Sensors werden aus den Daten des erfassten Kalibrierobjektes und zusätzlich aus den Messdaten wenigstens eines weiteren

Sensors gebildet, wobei dieser Referenzsensor das selbe Kalibrierobjekt verwendet. Bei einem Kraftfahrzeug mit Radarsensor und Bildsensordaten können beispielsweise die Daten des Bildsensordaten als Referenz für die Bestimmung der Kalibrierdaten des Radarsensors verwendet werden. In besonders vorteilhafter Weise können beispielsweise bei einer Reparatur des Radarsensors, wobei eine Nachkalibrierung erforderlich ist, die Kalibrierdaten des Radarsensors aus den Messdaten des Bildsensordaten und den Daten des durch den Radarsensor erfassten Kalibrierobjektes gebildet werden. Dies führt in vorteilhafter Weise zu einer Erhöhung der Messgenauigkeit des Radarsensors.

Besonders vorteilhaft ist die Verwendung eines einzigen Kalibrierobjektes, das für die wenigstens zwei Sensoren für jeden Sensor wenigstens ein Bezugsmerkmal aufweist, wobei die wenigstens zwei Sensoren von unterschiedlichem Sensortyp sind. Durch die Zusammenfassung der Bezugsmerkmale zu einem Kalibrierobjekt zur Kalibrierung von wenigstens zwei Sensoren von unterschiedlichem Sensortyp wird die Kalibrierung beispielsweise in der Fertigung eines Kraftfahrzeuges wesentlich erleichtert, weil das Kraftfahrzeug nur noch zu einem Kalibrierobjekt ausgerichtet werden muss.

Daneben bietet die Zusammenfassung der Bezugmerkmale zu einem Kalibrierobjekt den Vorteil, dass das Kalibrierobjekt so gestaltet sein kann, dass die räumliche Lage der Bezugmerkmale zueinander bekannt ist. Dies bildet in vorteilhafter Weise die Grundlage zur Verwendung von Messdaten eines Sensors als Referenz für einen anderen Sensor.

In vorteilhafter Weise wird als Bezugsmerkmal für den Radarsensor ein Triple-Spiegel verwendet. Triple-Spiegel zeichnen sich durch drei zueinander senkrechten Reflexionsflächen aus, die eine parallele Rückstrahlung des einfallenden Radarstrahles ermöglichen, wobei der Radarstrahl in einem weiten Winkelbereich bezogen auf die Reflexionsflächen parallel zum einfallendem Strahl reflektiert wird.

In einer Variante des Kalibrierobjektes sind Eichmarken am Triple-Spiegel angebracht. Dies ermöglicht in vorteilhafter Weise die Verwendung des Triple-Spiegels als Bezugsmerkmal für den Radarsensor und das Bildsensordsystem. Durch die Verwendung dieser Vorrichtung werden keine weiteren Bezugsmerkmale für das Bildsensordsystem benötigt. Darüber hinaus ist durch diese Anordnung die räumliche Lage der Bezugsmerkmale für den Radarsensor und das

Bildsensordsystem bekannt. Damit kann sowohl der Radarsensor für das Bildsensordsystem als auch das Bildsensordsystem für den Radarsensor als Referenz verwendet werden.

Weitere Vorteile ergeben sich aus der nachfolgenden Beschreibung von Ausführungsbeispielen mit Bezug auf die Figuren und aus den abhängigen Patentansprüchen.

Zeichnung

Die Erfindung wird nachstehend anhand der in der Zeichnung dargestellten Ausführungsformen näher erläutert.

Es zeigen:

- Figur 1 eine Übersichtzeichnung der Vorrichtung zur Kalibrierung von Sensoren im Kraftfahrzeug, anhand derer auch das Verfahren beschrieben ist,
- Figur 2 ein Flussdiagramm des Verfahrens zur Kalibrierung von Sensoren,
- Figur 3 ein Blockdiagramm der Vorrichtung zur Kalibrierung von Sensoren.

Beschreibung von Ausführungsbeispielen

Figur 1 zeigt in einer Übersichtzeichnung ein bevorzugtes Ausführungsbeispiel zur Kalibrierung von Sensoren 14, 16. Am und/oder in einem Kraftfahrzeug 12 befindet sich jeweils ein Radarsensor 14, der vorzugsweise an der Stoßstange angebracht ist, und ein Bildsensordsystem 16, das sich vorzugsweise im Fahrzeuginneren befindet. Beide Sensoren 14, 16 haben einen Erfassungsbereich 15, 17, der jeweils in Richtung der Fahrzeuglängsachse 11 in Fahrtrichtung des Kraftfahrzeuges 12 ausgerichtet ist. Die Richtung der Erfassungsbereiche 15, 17 wird im bevorzugten Ausführungsbeispiel durch die Sensorachsen festgelegt. Beim Radarsensor 14 legt die Richtung der maximalen Empfindlichkeit des Radarsensors 14 die Sensorachse fest, während beim Bildsensordsystem 16 die optische Achse die Sensorachse ist. Im bevorzugten Ausführungsbeispiel überlappt sich der Erfassungsbereich 15 des Radarsensors 14 mit dem Erfassungsbereich 17 des Bildsensordsystems 16. Das Bildsensordsystem 16 besteht im bevorzugten Ausführungsbeispiel aus einem Bildsensor, der beispielsweise in CMOS- oder CCD-Technik ausgeführt ist. Das Kraftfahrzeug 12 ist vor einem Kalibrierobjekt 10 so ausgerichtet, dass der Radarsensor 14 und das Bildsensordsystem 16 die Bezugmerkmale 18, 20

auf dem Kalibrierobjekt 10 erfassen. Im bevorzugten Ausführungsbeispiel genügt es dabei, dass der Radarsensor 14 das Bezugmerkmal 18 und das Bildsensordsystem 16 das Bezugmerkmal 20 erfasst. Das Kalibrierobjekt 10 ist dabei eine flächige oder räumliche Anordnung von Bezugmerkmalen 18, 20, die durch eine mechanische Halterung verbunden sind. Im bevorzugten Ausführungsbeispiel sind die beiden Bezugmerkmale 18, 20 an einer ebenen Wand befestigt, die als Halterung dient. Die Bezugmerkmale 18, 20 sind so gestaltet, dass sie jeweils von dem Radarsensor 14 und dem Bildsensordsystem 16 erfassbar sind. Das Bezugmerkmal 18, das durch den Radarsensor 14 detektiert wird, besitzt charakteristische Eigenschaften. Der Radarsensor 14 ist im bevorzugten Ausführungsbeispiel ein Radarempfänger, der mit einem Sender für Radarstrahlung kombiniert ist. Das Bezugmerkmal 18 muss so beschaffen sein, dass es den einfallenden Radarstrahl zum Radarsensor 14 hin zurückreflektiert. Im bevorzugten Ausführungsbeispiel handelt es sich um einen Triple-Spiegel. Das Bezugmerkmal 20, das durch das Bildsensordsystem 16 detektiert wird, weist ebenfalls besondere Eigenschaften auf. Vorzugsweise hat das Bezugmerkmal 20 einen großen Kontrast und/oder eine reflektierende Oberfläche und/oder es weist eine besondere Form auf, wie beispielsweise eine Kreis- oder Quadratform. Zur Kalibrierung des Bildsensordsystems 16 sind ein bis beliebig viele Bezugmerkmale 20 notwendig, wobei bevorzugt zwischen zehn und 50 Bezugmerkmale 20 verwendet werden. Im bevorzugten Ausführungsbeispiel werden beispielsweise 40 Bezugmerkmale 20 zur Ermittlung der Kalibrierdaten des Bildsensordsystems 16 eingesetzt, wobei deren räumliche Lage bekannt ist. Dies ermöglicht die redundante Bestimmung der Kalibrierdaten für das Bildsensordsystem 16.

Figur 2 zeigt ein Flussdiagramm des Verfahrens zur Kalibrierung von Sensoren 14, 16. Im Block 22 wird die Ausrichtung der Sensoren 14, 16 in bezug auf das Kalibrierobjekt 10 vorgenommen. Im bevorzugten Ausführungsbeispiel geschieht dies durch Ausrichtung des Kraftfahrzeuges 12, an dem sich der Radarsensor 14 und das Bildsensordsystem 16 befinden, in bezug auf das Kalibrierobjekt 10. Alternativ ist es möglich, das Kalibrierobjekt 10 in bezug auf das Kraftfahrzeug 12 auszurichten. Im Block 24 wird die Erfassung der Bezugmerkmale 18, 20 des Kalibrierobjektes 10 durch die Sensoren 14, 16 durchgeführt. Block 26 dient zur Ermittlung der Kalibrierdaten für den Radarsensor 14 und das Bildsensordsystem 16 aus den ermittelten Daten des erfassten Kalibrierobjektes 10. Die Ermittlung der Kalibrierdaten erfolgt damit zeitgleich, d.h. die Ermittlung der Kalibrierdaten erfolgt in engem zeitlichen Zusammenhang in einem Arbeitsschritt. Als Kalibrierdaten werden beim Radarsensor 14 vorzugsweise die Richtung der Sensorachse in bezug auf die Fahrzeuglängsachse 11 und/oder die Intensität des

Radarstrahles ermittelt. Zur Ermittlung der Kalibrierdaten wird bei dem Bildsensordsystem 16 das bekannte Bezugsmerkmal 20 als Bild im Block 24 aufgezeichnet und im anschließenden Block 26 in einer Ausgleichsrechnung die einzelnen Parameter der Kalibrierdaten berechnet. Im bevorzugten Ausführungsbeispiel werden bei einem einzelnen Bildsensordsystem 16 als Kalibrierdaten extrinsische Parameter, vorzugsweise die geometrische Einbauposition und/oder die Richtung der Sensorachse, und/oder intrinsische Parameter, vorzugsweise der Kamerahauptpunkt und/oder die Kamerakonstante und/oder die Verzeichnung, bestimmt. Im Block 28 findet die Weiterverarbeitung der ermittelten Kalibrierdaten statt. Dabei können die Kalibrierdaten vorzugsweise durch wenigstens ein nachfolgendes System 34 gespeichert und/oder ausgewertet und/oder angezeigt und/oder übertragen und/oder weiterverarbeitet werden. Daneben werden die Kalibrierdaten in den beteiligten Sensoren 14, 16 direkt zur Kalibrierung weiter verwendet. Die Kalibrierdaten können dabei verarbeitet und/oder gespeichert werden. Das Bildsensordsystem 16 verwendet im bevorzugten Ausführungsbeispiel die Kalibrierdaten zur automatischen Korrektur der Bilder im Betrieb des Bildsensordsystems 16. Der Radarsensor 14 nutzt im bevorzugten Ausführungsbeispiel die Kalibrierdaten zur automatischen Korrektur der Abweichung der Sensorachse gegenüber der Richtung der Fahrzeuglängsachse 11. Alternativ ist es möglich die ermittelten Kalibrierdaten anzuzeigen und damit beispielsweise einem Kraftfahrzeugmechaniker die Verwendung der Kalibrierdaten zur mechanischen Verstellung des Radarsensors 14 zu ermöglichen. Diese Vorgehensweise ist während der Fertigung oder der Reparatur eines Kraftfahrzeuges 12 denkbar.

Figur 3 zeigt ein Blockdiagramm der Vorrichtung zur Kalibrierung von Sensoren 14, 16. Im bevorzugten Ausführungsbeispiel erfasst ein Radarsensor 14 und ein Bildsensordsystem 16 ein Kalibrierobjekt 10. In zwei Auswerteeinheiten 30, 32 findet die Ermittlung der Kalibrierdaten für die zwei Sensoren 14, 16 statt. In einem nachfolgenden System 34 werden die Kalibrierdaten weiterverwendet.

Das vorstehend beschriebene Verfahren und die Vorrichtung zur Kalibrierung von Sensoren 14, 16 sind nicht beschränkt auf Radarsensoren 14 und Bildsensordsysteme 16 in Kraftfahrzeugen 12. Vielmehr können Sensoren 14, 16 in Anordnungen außerhalb des Kraftfahrzeuges 12 kalibriert werden, wobei die Sensoren 14, 16 durch einen räumlichen Erfassungsbereich 15, 17 gekennzeichnet sind und bevorzugt eine Sensorachse aufweisen. Insbesondere kann das beschriebene Verfahren und die Vorrichtung bei Radarsensoren 14 und/oder Bildsensordsystemen 16 und/oder Lichtsensoren und/oder Ultraschallsensoren und/oder LIDAR-

Sensoren verwendet werden. Gleichzeitig ist das Verfahren auch bei mehr als zwei Sensoren 14, 16 durchführbar. Bei mehr als zwei Sensoren 14, 16 können auch Sensoren 14, 16 des selben Sensortyps vorliegen, die dieselben Bezugmerkmale 18, 20 nutzen. Zwei mögliche Anordnungen sind beispielsweise wenigstens ein Radarsensor 14 mit wenigstens zwei Bildsensorsystemen 16 oder wenigstens zwei Radarsensoren 14 mit wenigstens einem Bildsensordsystem 16, wobei die Sensoren 14, 16 vorzugsweise in einem Kraftfahrzeug 12 angeordnet sind. Bei Verwendung von wenigstens zwei Bildsensordsystemen 16 werden zusätzliche Kalibrierdaten ermittelt, welche die räumliche Position und/oder die Ausrichtung der Sensorachsen der Bildsensordsysteme 16 zueinander beinhalten.

Die Ausrichtung der Erfassungsbereiche 15, 17 der Sensoren 14, 16 ist beliebig. Zum einen können die Erfassungsbereiche 15, 17, wie im bevorzugten Ausführungsbeispiel, die Fahrzeugumgebung umfassen. Eine Ausrichtung der Erfassungsbereiche 15, 17 in das Fahrzeuginnere ist ebenfalls denkbar. Dabei ist eine beliebige gegenseitige Ausrichtung der Erfassungsbereiche 15, 17 der Sensoren 14, 16 möglich. Insbesondere ist die gleiche oder entgegengerichtete Ausrichtung der Erfassungsbereiche 15, 17 denkbar. Die Sensoren 14, 16 können sowohl innerhalb des Kraftfahrzeuges 12, als auch außerhalb angeordnet sein. Beispielsweise ist eine Befestigung der Sensoren 14, 16 im Fahrzeuginnenraum und/oder an der Stoßstange und/oder im Kofferraum und/oder im Motorraum möglich. Voraussetzung zur Verwendung der Vorrichtung und des Verfahrens ist lediglich, dass das Kalibrierobjekt 10 durch die räumliche Anordnung der Bezugmerkmale 18, 20 an die Einbauposition und die Ausrichtung der Erfassungsbereiche 15, 17 der Sensoren 14, 16 angepasst ist.

Eine Überlappung der Erfassungsbereiche 15, 17 der Sensoren 14, 16 ist keine notwendige Voraussetzung zur Durchführung des Verfahrens. Bei Erfassungsbereichen 15, 17 von Sensoren 14, 16, die sich nicht überlappen, muss lediglich das Kalibrierobjekt 10 so gestaltet sein, dass eine Erfassung der notwendigen Bezugmerkmale 18, 20 für jeden einzelnen Sensor 14, 16 in einem Arbeitsschritt möglich ist. Eine Erfassung des gesamten Kalibrierobjektes 10 mit allen Bezugmerkmalen 18, 20 durch jeden Sensor 14, 16 ist nicht notwendig.

Das Verfahren ist auch möglich bei bewegten Sensoren 14, 16 und/oder bei bewegtem Kalibrierobjekt 10. Beispielsweise ist im bevorzugten Ausführungsbeispiel die Vorrichtung bei bewegtem Kraftfahrzeug 12 nutzbar.

In einer Variante des beschriebenen Verfahrens wird ein Sensor 14, 16 als Referenz für einen anderen Sensor 14, 16 verwendet. Beispielsweise können die Kalibrierdaten des Radarsensors 14 aus den Messdaten des bereits kalibrierten Bildsensorsystems 16, als Referenz, und den Daten des durch den Radarsensor 14 erfassten Kalibrierobjektes 10 gebildet werden. Dabei kann die Bestimmung der räumlichen Lage des Bezugmerkmals 18, das zur Ermittlung der Kalibrierdaten des Radarsensors 14 notwendige ist, durch das Bildsensordsystem 16 durchgeführt werden. Die Bestimmung der räumlichen Lage des Bezugmerkmals 18 erfolgt indirekt über die Auswertung des Bezugmerkmals 20 mittels der bekannte räumlichen Anordnung der Bezugmerkmale 18, 20 zueinander.

In einer weiteren Variante des beschriebenen Verfahrens wird der Radarsensor 14 als Referenz für das Bildsensordsystem 16 verwendet. Dabei wird der bereits kalibrierte Radarsensor 14 zur Entfernungsmessung verwendet. Durch den Radarsensor 14 wird die Entfernung des Bezugmerkmals 18 vom Radarsensor 14 ermittelt. Die bekannte räumliche Anordnung der Bezugmerkmale 18, 20 und die ermittelte Entfernung des Bezugmerkmals 18 vom Radarsensor 14 wird vom Bildsensordsystem 16 als Referenz zur Ermittlung der Kalibrierdaten durch Auswertung des Kalibrierobjektes 10 verwendet.

Die Ermittlung der Kalibrierdaten der Sensoren 14, 16 kann wie im bevorzugten Ausführungsbeispiel durch getrennte Auswerteeinheiten 30, 32 durchgeführt werden. Alternativ ist die Ermittlung der Kalibrierdaten durch eine einzige Auswerteeinheit möglich. In einer weiteren Variante ist die Integration der Auswerteeinheiten 30, 32 mit den Sensoren 14, 16 denkbar.

In einer Variante des beschriebenen Verfahrens kann das Kalibrierobjekt 10 mittels einer mechanischen Verbindung direkt mit dem Kraftfahrzeug 12 verbunden sein. Dadurch wird die räumliche Lage des Kalibrierobjektes 10 zum Kraftfahrzeug 12 festgelegt.

Durch Verwendung eines Triple-Spiegels mit Eichmarken kann in einer weiteren Variante des beschriebenen Verfahrens die Bestimmung der Kalibrierdaten des Radarsensors 14 und des Bildsensorsystems 16 am Triple-Spiegel direkt vorgenommen werden, weil der Triple-Spiegel mit Eichmarken sowohl ein Bezugmerkmal 18 für den Radarsensor 14 aufweist, als auch ein Bezugmerkmal 20 für das Bildsensordsystem 16 hat. Damit kann sowohl der Radarsensor 14 für das Bildsensordsystem 16, als auch das Bildsensordsystem 16 für den Radarsensor 14, als

Referenz zur Bestimmung der Kalibrierdaten verwendet werden. Daneben können zusätzliche Bezugmerkmale 20 für das Bildsensorsystem 16 vorhanden sein.

Durch die Anzahl der Bezugmerkmale 18, 20 für die einzelnen Sensoren 14, 16 wird die Anzahl der ermittelbaren Parameter der Kalibrierdaten festgelegt. Je mehr Bezugmerkmale 18, 20 für die einzelnen Sensoren 14, 16 vorhanden sind, desto mehr Parameter sind bestimmbar und/oder es ist eine Überbestimmung und damit eine Erhöhung der Genauigkeit zur Bestimmung der Parameter möglich.

Die Kalibrierung durch ein einziges Kalibrierobjekt 10, bei dem die räumliche Lage der Bezugmerkmale 18, 20 bekannt ist, ermöglicht die gemeinsame Nutzung der Sensoren 14, 16, da die Kalibrierdaten auf ein gemeinsames Koordinatensystem bezogen sind. Insbesondere beim Einsatz eines Radarsensors 14 und eines Bildsensorsystems 16 in einem Kraftfahrzeug 12, wie im bevorzugten Ausführungsbeispiel, können die Messdaten des Radarsensors 14 mit den Daten des Bildsensorsystems 16 kombiniert werden. Insbesondere können vorausfahrende Fahrzeuge durch beide Sensoren 14, 16 detektiert werden und die Messdaten zur redundanten, fehlervermindernden Auswertungen verwendet werden.

Patentansprüche

1. Verfahren zur Kalibrierung von Sensoren, vorzugsweise in einem Kraftfahrzeug, dadurch gekennzeichnet, dass
 - wenigstens zwei Sensoren kalibriert werden, wobei die wenigstens zwei Sensoren von unterschiedlichem Sensortyp sind,
 - und die Kalibrierung der Sensoren mittels eines gemeinsamen Kalibrierobjektes durchgeführt wird.
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass in einem Arbeitsschritt Kalibrierdaten bestimmt werden.
3. Verfahren nach Anspruch 2, durch folgende Schritte gekennzeichnet:
 - Ausrichtung der wenigstens zwei Sensoren, derart, dass das Kalibrierobjekt jeweils im Erfassungsbereich der wenigstens zwei Sensoren liegt,
 - Erfassung wenigstens eines Teils des Kalibrierobjektes durch die wenigstens zwei Sensoren,
 - Ermittlung der Kalibrierdaten für die wenigstens zwei Sensoren aus den ermittelten Daten des erfassten Kalibrierobjektes,
4. Verfahren nach Anspruch 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Kalibrierdaten gespeichert und/oder ausgewertet und/oder angezeigt und/oder übertragen und/oder weiterverarbeitet werden.
5. Verfahren nach einem der Ansprüche 2 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass zur Ermittlung der Kalibrierdaten wenigstens eines Sensors neben den ermittelten Daten des

erfassten Kalibrierobjektes durch den wenigstens einen Sensor Messdaten wenigstens eines anderen Sensors als Referenz verwendet werden, wobei dieser wenigstens eine Referenzsensor das erfasste Kalibrierobjekt verwendet.

6. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass wenigstens ein Bildsensordsystem und wenigstens ein Radarsensor verwendet wird.
7. Vorrichtung zur Durchführung des Verfahrens nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Vorrichtung aus wenigstens zwei Sensoren, wenigstens einer Auswerteeinheit und einem Kalibrierobjekt besteht.
8. Kalibrierobjekt zur Kalibrierung von Sensoren, vorzugsweise in einem Kraftfahrzeug, dadurch gekennzeichnet, dass das Kalibrierobjekt wenigstens ein Bezugsmerkmal aufweist, wobei das Kalibrierobjekt zur Kalibrierung von wenigstens zwei Sensoren verwendbar ist und die wenigstens zwei Sensoren von unterschiedlichem Sensortyp sind.
9. Kalibrierobjekt nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, dass die räumliche Lage des wenigstens einen Bezugsmerkmals bekannt ist und/oder das Kalibrierobjekt Ermittlung von Kalibrierdaten der wenigstens zwei Sensoren in einem Arbeitsschritt verwendbar ist.
10. Kalibrierobjekt nach Anspruch 8 oder 9, dadurch gekennzeichnet, dass wenigstens ein Bildsensordsystem und/oder wenigstens ein Radarsensor und/oder wenigstens zwei Bezugsmerkmale verwendet werden.
11. Kalibrierobjekt nach einem der Ansprüche 8 bis 10, dadurch gekennzeichnet, dass als Bezugsmerkmal wenigstens ein Triple-Spiegel verwendet wird.
12. Kalibrierobjekt nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, dass Eichmarken am Triple-Spiegel angebracht sind.

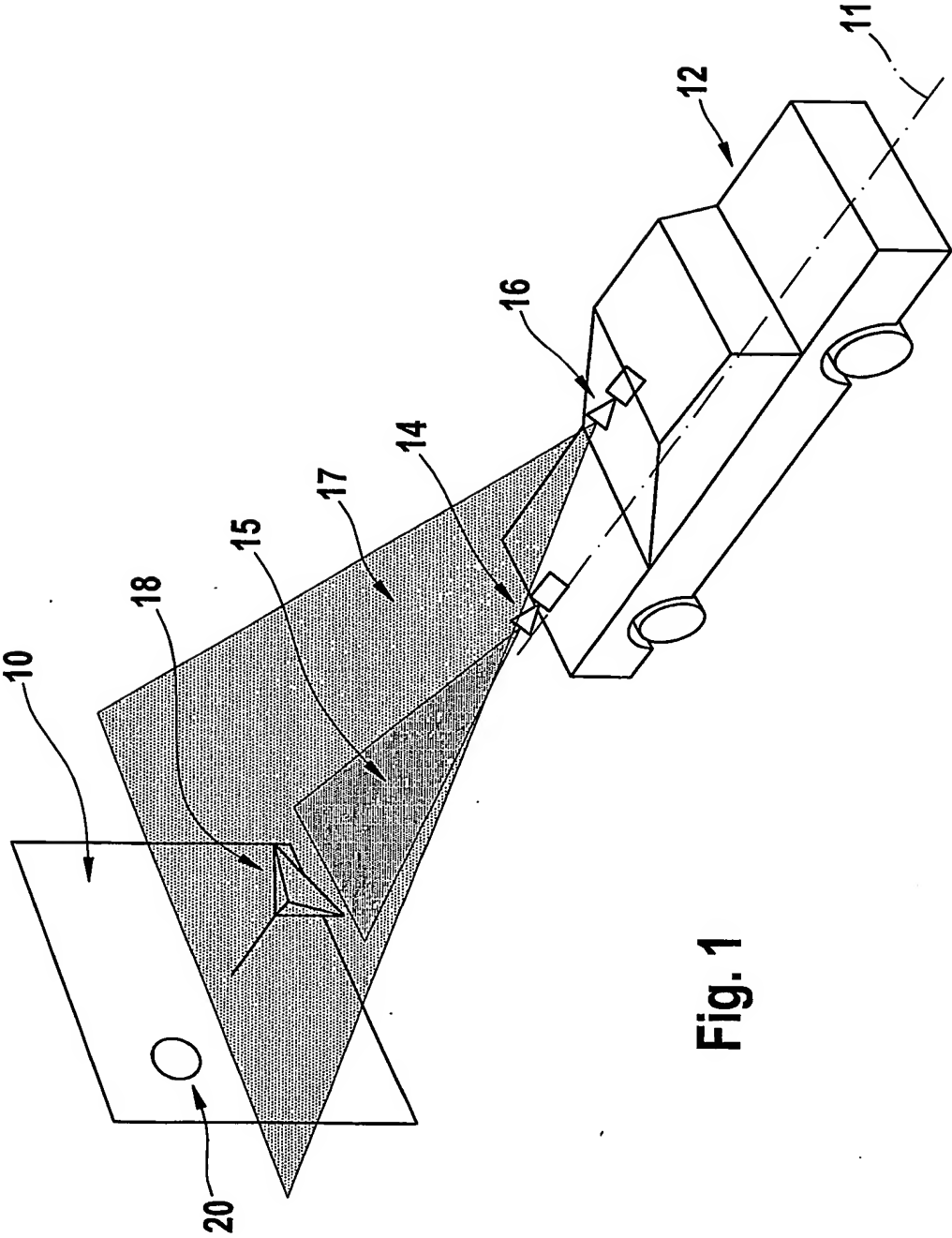


Fig. 1

2 / 2

Fig. 2

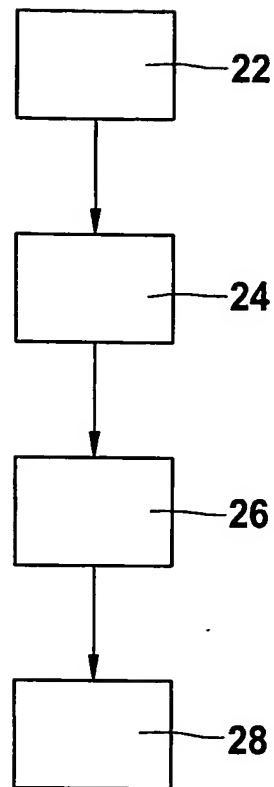
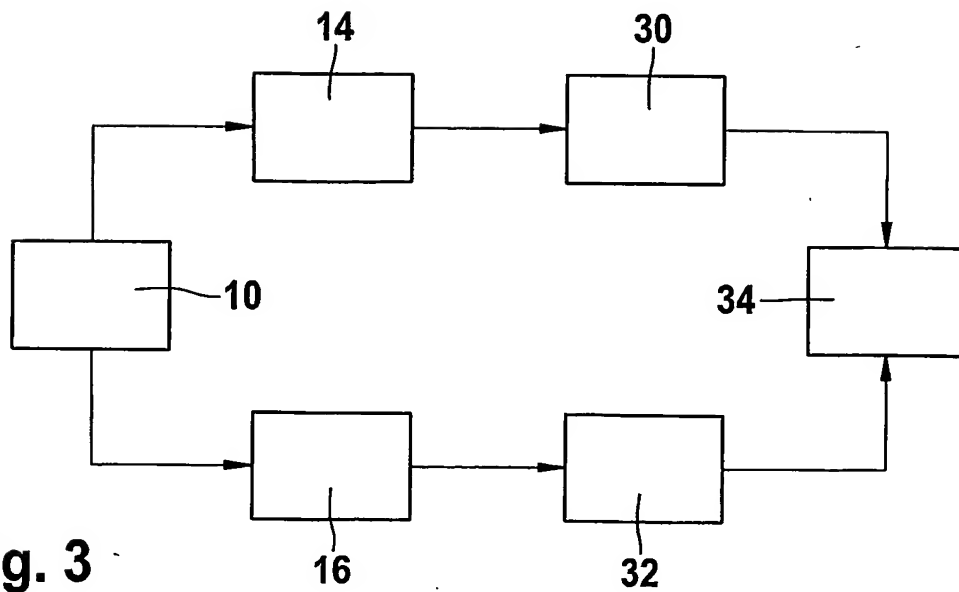


Fig. 3



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Intern

Application No

PCT/DE

1111

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

IPC 7 G01S7/40 G01S7/497 G01S7/52

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

IPC 7 G01S F41G

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal, WPI Data, PAJ

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	EP 0 275 430 A (BODENSEEWERK GERAETETECH) 27 July 1988 (1988-07-27) abstract	1,7,8
A	page 3, column 3, line 24 -page 4, column 5, line 44; figures 1,2	2-4,9,10
A	US 3 806 943 A (HOLLOWAY A) 23 April 1974 (1974-04-23) abstract	1,7,8
	column 2, line 18 -column 4, line 18; figures 11-3	
A	EP 1 134 549 A (BOSCH GMBH ROBERT) 19 September 2001 (2001-09-19) abstract	1,7,8
	page 1, column 2, line 5 -page 4, column 5, line 31; figures 1,2	
	--- -/-	



Further documents are listed in the continuation of box C.



Patent family members are listed in annex.

* Special categories of cited documents:

A document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance

E earlier document but published on or after the international filing date

L document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)

O document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means

P document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

T later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

X document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

Y document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.

& document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

21 July 2003

Date of mailing of the international search report

08/08/2003

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Blondel, F

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Intern

Application No

PCT/DE 01111

C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	DE 100 49 684 A (EADS DEUTSCHLAND GMBH) 18 April 2002 (2002-04-18) abstract	1,7,8
A	WO 98 38691 A (BOSCH GMBH ROBERT ;BEEZ THOMAS (DE); MAYER HERMANN (DE); ADOLPH DI) 3 September 1998 (1998-09-03) cited in the application	

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Inte

Application No

PCT/DE 1111

Patent document cited in search report	Publication date	Patent family member(s)	Publication date
EP 0275430	A	27-07-1988	DE 3701535 A1 04-08-1988
		DE 3786448 D1 12-08-1993	
		EP 0275430 A2 27-07-1988	
		JP 2685470 B2 03-12-1997	
		JP 63271175 A 09-11-1988	
		US 4823132 A 18-04-1989	
US 3806943	A	23-04-1974	NONE
EP 1134549	A	19-09-2001	DE 10012471 A1 20-09-2001
		EP 1134549 A2 19-09-2001	
		US 2001029428 A1 11-10-2001	
DE 10049684	A	18-04-2002	DE 10049684 A1 18-04-2002
WO 9838691	A	03-09-1998	DE 19707590 A1 03-09-1998
		WO 9838691 A1 03-09-1998	
		DE 19736307 A1 25-02-1999	
		JP 2001513887 T 04-09-2001	
		US 6363619 B1 02-04-2002	

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Inte ktenzelchen

PCT/DE U 111

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES

IPK 7 G01S7/40 G01S7/497 G01S7/52

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierte Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)

IPK 7 G01S F41G

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der Internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal, WPI Data, PAJ

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	EP 0 275 430 A (BODENSEEWERK GERAETETECH) 27. Juli 1988 (1988-07-27) Zusammenfassung	1,7,8
A	Seite 3, Spalte 3, Zeile 24 -Seite 4, Spalte 5, Zeile 44; Abbildungen 1,2	2-4,9,10
A	US 3 806 943 A (HOLLOWAY A) 23. April 1974 (1974-04-23) Zusammenfassung	1,7,8
	Spalte 2, Zeile 18 -Spalte 4, Zeile 18; Abbildungen 11-3	
A	EP 1 134 549 A (BOSCH GMBH ROBERT) 19. September 2001 (2001-09-19) Zusammenfassung	1,7,8
	Seite 1, Spalte 2, Zeile 5 -Seite 4, Spalte 5, Zeile 31; Abbildungen 1,2	
	--- -/-	

☒ Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen☒ Siehe Anhang Patentfamilie

* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

- *A* Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist
- *E* älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist
- *L* Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)
- *O* Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht
- *P* Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

T Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

X Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

Y Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

& Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

21. Juli 2003

Absenddatum des internationalen Recherchenberichts

08/08/2003

Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde
Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Blondel, F

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Intern: : Aktenzeichen

PCT/DE 1111

C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
A	DE 100 49 684 A (EADS DEUTSCHLAND GMBH) 18. April 2002 (2002-04-18) Zusammenfassung	1,7,8
A	WO 98 38691 A (BOSCH GMBH ROBERT ;BEEZ THOMAS (DE); MAYER HERMANN (DE); ADOLPH DI) 3. September 1998 (1998-09-03) in der Anmeldung erwähnt	

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Intern:

Aktenzeichen

PCT/DE 02/01111

Im Recherchenbericht angeführtes Patentedokument		Datum der Veröffentlichung		Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
EP 0275430	A	27-07-1988	DE	3701535 A1	04-08-1988
			DE	3786448 D1	12-08-1993
			EP	0275430 A2	27-07-1988
			JP	2685470 B2	03-12-1997
			JP	63271175 A	09-11-1988
			US	4823132 A	18-04-1989
<hr/>					
US 3806943	A	23-04-1974	KEINE		
<hr/>					
EP 1134549	A	19-09-2001	DE	10012471 A1	20-09-2001
			EP	1134549 A2	19-09-2001
			US	2001029428 A1	11-10-2001
<hr/>					
DE 10049684	A	18-04-2002	DE	10049684 A1	18-04-2002
<hr/>					
WO 9838691	A	03-09-1998	DE	19707590 A1	03-09-1998
			WO	9838691 A1	03-09-1998
			DE	19736307 A1	25-02-1999
			JP	2001513887 T	04-09-2001
			US	6363619 B1	02-04-2002
<hr/>					